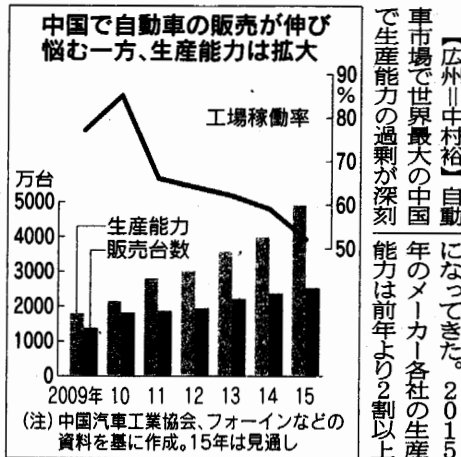


中国、車工場2500万台分過剰

稼働率5割、値引き競争に



多い計約5000万台に増える見通し。一方、同年の新車販売予測は前年比7%増の2500万台強にとどまる。8割以上が適正といわれる稼働率は5割前後に落ち込み、過剰による価格下落が始まっており、日系メーカーの採算にも打撃を与え、この見方が強い。(関連記事5面に)

中国の自動車在庫は日本

本年間販売台数の半分程度の300万台ともいわれている。景気減速で販売は鈍っているがシェア低下を恐れるメーカーは能力増強を止められず、値引き競争を招く悪循環に陥っている。

日本経済新聞が主要調査機関やメーカーへの聞き取りなどで集計した。中国の自動車メーカーの多くは日米欧のメーカーと地場の国有企業の合

弁だ。過剰な供給は日系メーカーにも打撃を与えそう。すでに値引き競争に巻き込まれており、中国事業の収益力は鈍っていくと、日産自動車やホンダなど大手の関係者は口をそろえる。

比亞迪(BYD)、吉利汽車など独自のブランドを持つ地場の工場企業も、業績は14年後半から軒並み悪化している。

外資メーカーの狙いは中国市場の攻略で、余剰生産を輸出に振り向けることは考えにくい。地場の中国車は国際市場でなおブランド力が弱く、輸出の急増は困難だ。中国からの輸出台数は14年も約90万台にすぎない。

日本経済

中国、合理化難しく

車工場過剰 雇用維持に配慮

【広州・中村裕】自動車の生産能力の過剰を、中国政府も深刻に受け止めた。産業別の投資基準の指導目録を3月に改訂し、自動車製造業を初めて投資の「奨励項目」から「制限項目」に格下げした。今後、新規投資を厳しく制限するが「すでに過剰な設備をどう解消するか課題」(丸川

知雄東京大学社会科学部研究(研究所教授)だ。特に多くの国有系中国メーカーにとっては雇用維持のため、工場の合理化は進めにくい。(一面参照)

生産過剰が深刻になった主因はメーカー各社が2012年前後、市場の急拡大の継続を見越して大規模な投資を決定したことだ。12年は世界の自

の投資判断が、現在の生産能力の過剰につながった。

激しいシェア争いも影響している。中国市場は先進国と比べシェア変動の余地が大きい。メーカーはシェア最優先でまず生産能力を高め今後の戦いを優位に進めたい。

これからの生産能力の拡大が続く。販売首位の独フォルクスワーゲン(VW)は19年の生産能力を年500万台と現状比で9割増やす。2位の米ゼネラル・モーターズ(GM)は今後5年間で2兆円を投じる。3位の現代自動車も2工場を新設し生産能力をいまより5割増やす。日本勢もトヨタやホンダが現状より1.2割増やす計画だ。

生産能力が過剰な状態が放置されれば、国内での安売り競争が一段と激しくなり、自動車産業全体の育成にも悪影響を及ぼすことも考えられる。